Deutscher Bundestag **Drucksache 16/878**

16. Wahlperiode 09. 03. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 16/734 –

Finanzierungsrisiken eines überdimensionierten Ausbaues des Flughafens Schönefeld

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Konsortialpartner Berlin (BE), Brandenburg (BB) und der Bund beschlossen 1996 einen bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (SXF) zum Single-Airport Berlin Brandenburg International (BBI). Vorhabenträgerin ist die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), an der der Bund mit 26 Prozent und die genannten Länder mit jeweils 37 Prozent beteiligt sind. Der im Dezember 1999 beantragte BBI-Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) vom 13. August 2004 wird vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) beklagt. Das BVerwG, das im ersten und letzten Rechtszug über die behördliche Feststellung entscheidet, hat mit Eilbeschluss vom 14. April 2005 die aufschiebende Wirkung der Klagen wieder hergestellt. Es erklärte sich bemüht, in der Hauptsache bis Mitte 2006 zu entscheiden.

Der Aufsichtsrat beschloss am 27. April 2005 einstimmig die Fortsetzung des Projekts im Rahmen der gerichtlichen Vorgaben, die bestimmte, nicht irreversible bauvorbereitende Maßnahmen des Vorhabenträgers ausdrücklich einräumten. Die Planung für die BBI-Inbetriebnahme war infolge der größtenteils aufgehobenen sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses um ein Jahr bis zum Beginn der Winterflugplanperiode 2011/12 zu verschieben.

Zwischenzeitlich wurde die mündliche Verhandlung von vier Musterklagen von Betroffenen und Umlandgemeinden gegen den Planfeststellungsbeschluss am 23. Februar 2006 beendet. Die Urteilsverkündung erfolgt am 16. März 2006.

Die Geschäftsführung der FBS wurde in der Aufsichtsratssitzung am 9. Dezember 2005 aufgefordert, auf der Basis ihres modifizierten Finanzierungskonzeptes weiterzuarbeiten und insbesondere Gespräche mit den Banken zu führen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. März 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Gleichzeitig ermächtigte der Aufsichtsrat die Geschäftsführung, Verhandlungen mit den Banken über einen Kreditrahmen von 350 Mio. Euro für die Sicherstellung der Finanzierung des BBI bis zur endgültigen Projektfinanzierung aufzunehmen.

Weiteres Vorgehen der FBS:

1. Quartal 2006: Mandatierung Finanzberater;

2. Quartal 2006: Optimierung Geschäfts- und Finanzpläne,
Überarbeitung des Informationsmemorandums,
Abschluss Zwischenfinanzierung;

3. Quartal 2006: Versendung des Informationsmemorandums an Kreditgeber;

4. Quartal 2006: Due Dilligence der Investoren;

1. Quartal 2007: Vertragsverhandlungen;

2. Quartal 2007: Abschluss BBI-Langfristfinanzierung.

1. Von welchen Baukosten des geplanten Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) geht die Bundesregierung derzeit aus, und wie sollen diese finanziert werden?

   Wie hoch ist der geplante Finanzierungsanteil des Bundes, und wann ist dieser zu leisten?

   Wie hoch sind die aufgrund des Ausbaus des Flughafens resultierenden Baukosten der Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Straße und der Schiene, und wann werden diese geleistet?

Das fortgeschriebene Finanzierungskonzept der Vorhabenträgerin FBS umfasst in der dem Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. Dezember 2005 präsentierten Fassung ein Investitionsbudget zur Realisierung des BBI im Zeitraum 2005 bis 2011 von nominal 2 018 Mio. Euro. Für die Finanzierung der gesamten Projektausgaben (Bau- und Nebenkosten) der FBS unterstellt das Konzept folgende Finanzierungsquellen:

– FBS: mindestens 440 Mio. Euro aus eigener Ertragskraft;

– Gesellschafter: bis zu 430 Mio. Euro (Bund 111,8 Mio. Euro, BE und BB jeweils 159,1 Mio. Euro),

– Bankkredite: ca. 2 Mrd. Euro (Sicherheiten: 80%ige Bund-Länder-Bürgschaft).

Unter Berücksichtigung der in 2005 ausgereichten Bundesmittel in Höhe von 17,42 Mio. Euro werden bis 2011 weitere anteilige Finanzierungsbeiträge des Gesellschafters Bund entsprechend dem sich derzeit abzeichnenden Finanzbedarf der FBS von insgesamt noch 94,38 Mio. Euro erwartet:

– Mio. Euro –	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Summe
Bundesmittel	17,420	26,703	27,272	15,185	12,740	12,480	0,000	111,800

Die öffentliche Hand finanziert darüber hinaus baufortschrittsgemäß die durch den Flughafenausbau induzierten Kosten der bodenseitigen Verkehrsanbindung des BBI von insgesamt 570 Mio. Euro. Dem so genannten Konsensbeschluss 1996 entsprechend werden die Zubringerstraßen mit bis zu 74 Mio. Euro aus dem Fernstraßenhaushalt des Bundes finanziert. An den Kosten der Schienenanbindung, die zum Zeitpunkt der Planeinreichung mit 496 Mio. Euro ermittelt wurden, beteiligen sich BE und BB mit jeweils 30 Mio. Euro.

2. Hält die Bundesregierung die geplanten eigenen Finanzierungsanteile der Flughafengesellschaft aus dem laufenden Cashflow für realistisch?

Die FBS hat mit ihrer in 2005 deutlich über Plan und Vorjahr erwirtschafteten liquiditätswirksamen Gesamtleistung einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung des BBI erbracht. Mit dem Ziel einer nachhaltigen Ergebnisverbesserung wurde bei der Gesellschaft ein entsprechendes Strategieprogramm auf den Weg gebracht. Insgesamt soll damit die Innenfinanzierung der Vorhabenträgerin auf einen Projektbeitrag aus eigener Ertragskraft von mindestens 440 Mio. Euro gesteigert werden. Eine Beurteilung der Tragfähigkeit dieser Prämisse für die BBI-Finanzierung setzt Rechtssicherheit durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss sowie Planungssicherheit bei den Baukosten voraus.

3. Hält die Bundesregierung die von der Flughafengesellschaft dem Finanzierungskonzept des Flughafenausbaus zugrunde gelegten Flugbewegungs- und Passagierentwicklung sowie der abgeleiteten Umsatzerlöse für realistisch, und wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Stagnation des Betriebsergebnisses aus aviatorischen Sektoren trotz positiver Entwicklung der Flugbewegungen?

Dem Finanzierungskonzept der FBS liegen gutachtlich gestützte Erwartungen zur Luftverkehrsentwicklung zugrunde, die im Zuge der anstehenden Prüfung der Projektrisiken durch die Banken, die Bürgen und die Gesellschafter der FBS bis zum Financial Close Mitte 2007 zu würdigen sein werden.

Die kerngeschäftliche Ergebnisentwicklung des FBS-Konzerns ist Gegenstand der derzeitigen Aufstellung des Jahresabschlusses 2005. Erst nach Prüfung des Jahresabschlusses durch den Aufsichtsrat ist die Gesellschafterversammlung mit der Feststellung zu befassen. Die organschaftliche Beratung der Jahresabschlussprüfung umfasst auch Prozessfeldanalysen der dafür zuständigen Geschäftsführung.

Im Rahmen einer ersten Bewertung vorläufiger Kennzahlen zum operativen Ergebnisverlauf ist festzustellen, dass das Fluggastaufkommen um 15,3 Prozent und die Flugbewegungen um 7,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen sind.

Die entsprechenden Umsatzerlöse folgten dieser Entwicklung aufgrund einer degressiven Passagierwachstumsförderung im Rahmen der erst seit 2004 bestehenden neuen Entgeltstruktur zunächst noch unterproportional. Dem maßvollem Wachstum während der Anlaufphase der zeitlich befristeten und degressiv gestaffelten Rabattierung stehen jedoch erhebliche Mehreinnahmen in den nachfolgenden Perioden gegenüber. Trotz einer massiven Kostensteigerung, die auch durch die Novellierung des Luftsicherheitsgesetzes verursacht wurde, konnten die operativen Ergebnisse in der Sparte Luftverkehr bei allen Berliner Flughäfen verbessert werden. Mit Stagnation wäre diese Entwicklung unzutreffend beschrieben.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass die Flughafengesellschaft noch vor dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zur Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses Ausschreibungen von Bauleistungen auslobt und Bauaufträge vergibt?

   Wer trägt nach Auffassung der Bundesregierung mögliche finanzielle Schäden, die der Flughafengesellschaft in dem Fall entstehen, wenn durch das ausstehende Urteil Ausschreibungen aufgehoben und überarbeitet werden müssen und bereits durchgeführte Baumaßnahmen funktionslos werden?

Die vom BVerwG ausdrücklich zugelassenen bauvorbereitenden Maßnahmen betreffen unverzichtbare Planungsschritte für die rechtzeitige Bereitstellung bedarfsgemäßer Flughafenkapazitäten gemäß Rahmenterminplan für den BBI. Bei den vom Aufsichtsrat genehmigten Maßnahmen, die aus Gesellschaftermitteln finanziert werden, wurden zur größtmöglichen Risikominimierung Vorbehaltklauseln in die Verträge aufgenommen. Das verbleibende Risiko liegt bei der Vorhabenträgerin.

5. Welches Fluggastaufkommen könnte Schönefeld unter der Voraussetzung der Erweiterung der Abfertigungskapazitäten und der Verbesserung der landseitigen Anbindung derzeit aufnehmen?

Die Abfertigungskapazität des Flughafens Berlin-Schönefeld wurde mit Inbetriebnahme des Terminals D im Dezember 2005 um 2,5 Millionen Fluggäste auf max. 7 Millionen Passagiere p. a. erweitert. Das landseitige Aufnahmevermögen des Flughafens ist damit auch bei einer verbesserten Verkehrsanbindung zurzeit erschöpft.

6. Wie schätzt die Bundesregierung das Einzugsgebiet des Flughafens Schönefeld ein?

   Welcher Anteil des Fluggastaufkommens der Berliner Flughäfen kommt aus Berlin, welcher aus Brandenburg und welcher aus anderen Bundesländern?

Für die Landesplanung und Raumordnung sind die Länder zuständig. Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen spezifischen Erhebungen vor. Nach Auskunft der Vorhabenträgerin entfallen bei einer Aufteilung des Quellaufkommens nach Wohnorten auf Berlin 50 Prozent, auf Brandenburg 19 Prozent, auf Sachsen und Sachsen Anhalt zusammen 14 Prozent und 13 Prozent auf die übrigen Bundesländer. Aus Polen wird ein Anteil von 4 Prozent angenommen.

7. Welcher Anteil des Fluggastaufkommens nutzt den Flughafenstandort für den Geschäftsverkehr und welcher für den Urlaubsverkehr?

Die FBS schätzt den Anteil der Geschäftsreisenden aus dem

– Quellaufkommen (Reisende aus Region Berlin/Brandenburg zu auswärtigem Geschäftsziel) mit 13 Prozent,
– Zielaufkommen (auswärtige Reisende in die Region Berlin/Brandenburg mit hiesigem Geschäftsziel) mit 25 Prozent.

Die übrigen Reisenden entfallen auf Privatreiseverkehr, über deren Aufschlüsselung keine Erkenntnisse vorliegen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung mit Blick auf den Finanzierungsanteil des Bundes und das geschätzte Fluggastaufkommen, dass die DB AG einen ICE-Halt am Bahnhof Schönefeld bereits heute und einen IC-Halt mit Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels für unwirtschaftlich hält?

   Sieht die Bundesregierung die in Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes definierte Gewährleistung der Verkehrsbedürfnisse im Fernverkehr als erfüllt an, wenn am Bahnhof Schönefeld ab dem Sommer 2006 keine Fernzüge mehr halten?

Die Gestaltung des Schienenfernverkehrsangebotes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehört seit der Bahnreform zum eigenverantwortlichen unternehmeri-

schen Bereich der nun schon mehr als 12 Jahre am Verkehrsmarkt arbeitenden Aktiengesellschaft.

Es ist Aufgabe jedes Wirtschaftsunternehmens, das Angebot daraufhin zu beobachten, wie es vom Markt angenommen wird, und entsprechende Anpassungen an die Nachfrage vorzunehmen. Bei der DB AG gehört hierzu auch die versuchsweise Einführung von Fernverkehrsangeboten auf bestimmten Strecken und die Einstellung von Leistungen bei ungenügender Wirtschaftlichkeit. Das Fernverkehrsangebot der DB AG im Jahr 2006 ist unabhängig von Angeboten für ein zukünftig zu erwartendes Verkehrsaufkommen zu sehen.

Die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes besteht sowohl für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes als auch für deren Verkehrsangebote auf diesem Schienennetz. Der Bund nimmt grundsätzlich seine Verpflichtung für beide Bereiche wahr, indem er Investitionen in die Schienenwege finanziert, weil damit auch das Verkehrsangebot verbessert werden kann. Verkehrsangebote dort vorzuhalten oder Leistungen zu bestellen, wo diese nicht ausreichend angenommen werden, würde dazu führen, dass die verfügbaren Mittel solchen Maßnahmen entzogen würden, die aus der Sicht des Verfassungsauftrages vordringlich sind.

9. Hat die Bundesregierung geprüft, wie hoch der Einspareffekt einer Variante der Schienenverkehrserschließung ist, die den bestehenden Flughafenbahnhof in modernisierter Form nutzt, wobei die Verbindung zum neuen Terminal unterirdisch zum Beispiel mit einem People-Mover-System erfolgen könnte?

Die Variante war eine der geprüften Alternativen vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 1999. Sie wurde im Lichte des nationalen und internationalen Standards zugunsten einer zukunftsorientierten Lösung der Schienenverkehrserschließung des BBI verworfen.

10. Welcher Zeitraum würde ggf. für eine Umplanung und ein Planänderungsverfahren für eine solche Variante benötigt, und wie würden sich die Bauzeiten gegenüber der Ursprungsplanung verkürzen, wenn anstelle der zeitgleichen Errichtung des Tiefbahnhofes und des Terminals der Umbau des bestehenden Bahnhofes und Errichtung des neuen Terminals voneinander entkoppelt durchgeführt werden könnte?

Die Änderung des Verkehrserschließungskonzepts hätte erhebliche Auswirkungen auf wesentliche Teile der Planung. Der zeitliche Aufwand, um die technischen Planunterlagen, die für die Beantragung eines Planfeststellungsänderungsverfahrens benötigt werden, für den Terminal, die Straßenverkehrsanlagen, die Oberflächenentwässerung und die Versorgungsnetze soweit herzustellen, muss auf mindestens ein Jahr angesetzt werden. Es ist anzunehmen, dass infolge der geänderten Planung neue Betroffenheiten Dritter festgestellt würden und damit im Genehmigungsverfahren eine neuerliche Anhörung Betroffener erfolgen müsste. Der Zeitraum bis zum Vorliegen eines bestandskräftigen Änderungsbeschlusses, der Basis für die sich daran anschließende Ausführungsplanung ist, könnte mehrere Jahre umfassen. Demgegenüber stünde bei einem Verzicht auf den Tiefbahnhof eine kürzere Bauzeit bis zu einem Jahr.

11. Weshalb wurde für Berlin-Schönefeld eine 4 000 m lange Start/Lande-Bahn geplant, wenn die Flughafen Leipzig/Halle GmbH eine 3 600 m lange für alle möglichen Interkontinentalverkehre mit allen bekannten Flugmustern für ausreichend erachtet?

    Warum wird weiterhin ein überdimensioniertes Hauptpassagevorfeld geplant?

Startbahnlängen von 4 000 m sind für die Abwicklung von Interkontinentalverkehr gerechtfertigt und für Starts zum Beispiel eines A 340-600 mit maximalem Abfluggewicht und bestimmten meteorologischen Bedingungen unverzichtbar. Darüber hinaus kann bei Landungen weitgehend auf den Einsatz von Umkehrschub verzichtet werden, wodurch der Lärm erheblich reduziert wird.

12. Hält die Bundesregierung die Einschätzung der Flughafengesellschaft, dass eine Verzehnfachung der Luftfrachtmenge bis 2020 in Schönefeld erzielt werden kann vor dem Hintergrund der Verlagerung des Luftfrachtdrehkreuzes der DHL an den Flughafen Leipzig/Halle weiterhin für realistisch?

Die Prognose zur Entwicklung des Luftfrachtverkehrs am Flughafen BBI bis zum Jahr 2020 ist weiterhin realistisch und wird von der Ansiedlungsentscheidung der DHL nur unwesentlich beeinflusst. Ein leistungsfähiger und auch landseitig gut angebundener BBI ist ein entscheidender Standortfaktor für die Ansiedlung anderer Anbieter. Der für den osteuropäischen Markt bevorzugten geographischen Lage des Single-Airports Schönefeld kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Entscheidend für das Luftfrachtverkehrsaufkommen ist die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

13. Welche Auslastungsprognose der geplanten Schieneninfrastruktur am Flughafen Schönefeld und welcher zu erreichende Modal-Split-Anteil des Flughafenverkehrs bildet die Basis für die Bewilligung der Baukostenzuschüsse nach dem Schienenwegeausbaugesetz durch den Bund?

    Werden die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaften von den Eisenbahnverkehrsunternehmen vor der Aufnahme der Ausführungsplanungen vertragliche Bestellgarantien für die Infrastrukturnutzung vereinbaren?

Den BBI-Planungen liegt ein prognostiziertes Aufkommen von 23 Millionen Fluggästen p. a. im Jahr 2011 zugrunde. Es wird ein Modal-Split-Anteil bis zu 50 Prozent erwartet.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) werden den Bau und den Betrieb der Schienenanbindung des Flughafens BBI nur unter der Voraussetzung übernehmen, dass ihnen hieraus keine wirtschaftlichen Nachteile erwachsen. Hierzu haben sich die BE und BB in der „Rahmenvereinbarung zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum geplanten Single-Airport BBI einschließlich dessen Schienenanbindung“ vom 31. August 2005 verpflichtet, ab der Inbetriebnahme der Schienenanbindung SPNV-Leistungen in dem Umfang zu bestellen, der den EIU zusammen mit den Erlösen aus dem Fern- und Cargoverkehr sowie aus den Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung zumindest ein kostendeckendes Betreiben der Schieneninfrastruktur ermöglicht.

14. Wann plant die Bundesregierung, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes den Ausbau der Dresdner Bahn einschließlich Mahlower Kurve in Betrieb nehmen, und sind alle notwendigen Finanzierungsvereinbarungen hierfür unterzeichnet bzw. wann sollen sie unterzeichnet werden?

    Welche Fahrtzeitverkürzungen ergeben sich zwischen Berlin und Dresden und zwischen dem Flughafen Schönefeld und dem Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof durch Inbetriebnahme der Ausbauten?

Die Bundesregierung wird alle Anstrengungen unternehmen, um für die Flughafen-Expresszüge die Dresdner Bahn zwischen Südkreuz und dem Berliner Außenring bis zur Eröffnung des Flughafens BBI fertig zu stellen. Maßgeblich für den künftigen Ablauf des Vorhabens ist allerdings der weitere Fortgang des auf Veranlassung von BE mehrere Jahre unterbrochenen Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 2, Lichtenrade. Erst nach Vorlage des diesbezüglichen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses – dieser Zeitpunkt kann gegenwärtig verlässlich nicht bestimmt werden – kann ein Baubeginn festgelegt werden. Insofern kann derzeit auch kein Inbetriebnahmetermin für die Dresdner Bahn genannt werden.

Die Bundesregierung beabsichtigt eine Finanzierungsvereinbarung für das Vorhaben dann zu schließen, wenn der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Auf Basis der vom Bundeskabinett am 22. Februar 2006 beschlossenen Finanzplanung des Bundes bis 2009 wird in der aktuellen Investitionsplanung für Schienenwegeinvestitionen diesbezüglich Vorsorge getroffen.

Durch die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn werden Fahrzeitverkürzungen zwischen Berlin und Dresden von etwa 10 bis 15 Minuten möglich. Die Fahrzeit der Flughafen-Expresszüge zwischen Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof und dem Flughafen soll weniger als 20 Minuten betragen.

15. Wie bewertet die Bundesregierung – auch mit Blick auf die Finanzierungsvereinbarungen – einen Vorschlag, den Flughafen Schönefeld über eine Verbindung Gesundbrunnen–Lehrter Bahnhof–Potsdamer Platz über die Mahlower Kurve mit einer mit Wechselstrom betriebenen S-Bahn anzubinden, um neben einer Anbindung des Flughafens den Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof besser mit dem SPNV in Nord-Süd-Richtung zu erschließen?

Es wird BE und BB als Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr vorbehalten sein, ob sie unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten derartige Verkehre bestellen und dem die Verkehre ausführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen hierfür Ausgleichszahlungen leisten wollen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333